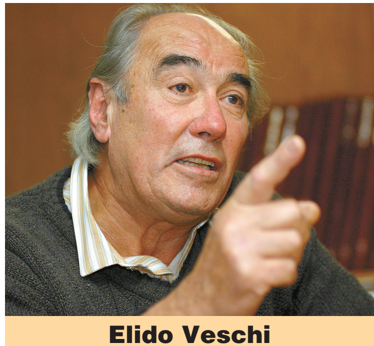
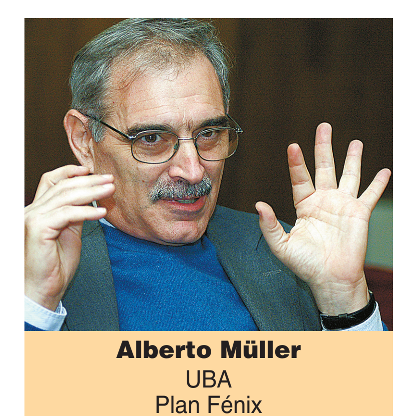
SUPLEMENTO ECONOMICO DE PAGINA/12 3 DE JUNIO DE 2007 AÑO 18 N°896



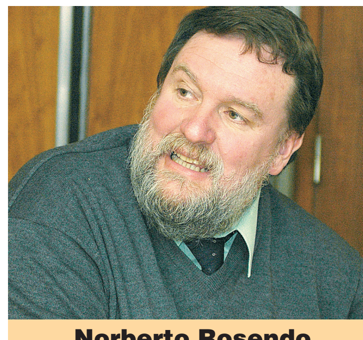
DEBATE Cambios en la organización del servicio ferroviario



Elido Veschi
Asociación Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos



Alberto Müller
UBA
Plan Fénix



Norberto Rosendo
Comisión Nacional
Salvemos al Tren

El Gobierno anunció la creación de dos sociedades estatales que se harán cargo del sistema ferroviario, tomando como referencia el modelo español. Una se encargará de las inversiones, de planificar la expansión de la red y de administrar la infraestructura. Y la otra asumirá la prestación de los servicios de pasajeros y de carga, pero respetando la continuidad de las actuales concesiones privadas. Qué papel tiene que cumplir el ferrocarril en el país y qué se debe hacer para mejorar el servicio.

Tren de propuestas

Télam

Sumacero

la Posta

Un tribunal colegiado mexicano ratificó la semana pasada una sanción de la Comisión Federal de Competencia contra **Coca-Cola** por "prácticas monopólicas", por lo que la empresa estadounidense tendrá que pagar una multa de 10,5 millones de pesos (963.000 millones de dólares). Coca-Cola imponía exclusividades a los comercios minoristas y no les permitía vender productos de otras marcas. Sin embargo, el tribunal expresó que a partir de ahora los consumidores "podrán comprar el refresco de su preferencia en el punto de venta que les convenga".

6504 toneladas de **golosinas** se exportaron en el primer trimestre del año, valuadas en 27 millones de dólares. El 56 por ciento de las ventas en dólares correspondió a la categoría "huevos y figuras no macizas", un 30 estuvo dividido entre bombones, caramelos y coberturas de chocolate, y el 14 por ciento restante, entre chocolates sin relleno, confites y otras presentaciones. El principal destino de las ventas fue Brasil, seguido de Chile, Estados Unidos y Uruguay.

¿Cuál Es

El Ministerio de Economía presentó la semana pasada el nuevo diseño de su portal de Internet. Desde allí se puede acceder a información sobre los distintos programas que viene implementando la cartera y a la **página web** de cada secretaría. Sin embargo, hay algo que no cambió: la estratégica Secretaría de Comercio Interior sigue sin tener su página propia. Antes del rediseño decía "en construcción", pero ahora ni siquiera eso.

EL ACERTIJO

Escribir el número 100 empleando cinco cifras iguales. Estas sólo podrán estar separadas por los signos matemáticos +, -, x, : y ( ).

Respuesta:
111 - 11 = 100
33 x 3 + (3:3) = 100
5x5x5 - 5x5 = 100
(5+5+5+5) x 5 = 100

EL CHISTE

Un contador estaba con un amigo en un banco cuando varios asaltantes armados irrumpieron en el lugar. Mientras algunos ladrones sacaban el dinero de la cajas, otros alinearon a los clientes contra la pared y comenzaron a sacarles sus pertenencias. Mientras esto sucedía, el contador sacó algo de su bolsillo y se lo puso a su amigo en la mano. Sin mirar para abajo, el amigo le preguntó: "¿Qué es?". A lo que el contador respondió: "Son los 100 pesos que te debía".

el Dato

Las exportaciones de **vinos** en el primer cuatrimestre ascendieron a 123,2 millones de dólares, 20,7 por ciento por encima del mismo período del año pasado. Los principales destinos fueron Estados Unidos, Canadá, Reino Unido, Brasil, Países Bajos y Rusia, que concentraron 64,2 por ciento de los despachos.

Empresas

El semillero de empresas "dinámica SE" celebró la semana pasada el egreso de la primera camada de emprendedores que ingresaron en abril de 2006. Este programa es impulsado por una red de instituciones entre las que se destacan la Universidad Nacional General Sarmiento, la Universidad de San Andrés, la UTN General Pacheco, el Centro Metropolitano Diseño y la Unión Industrial Tigre; además cuenta con el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo.

RankinG

Top Ten

Los clubes que más recaudan, temporada 05/06 en millones de euros

Club	Ingresos
Real Madrid	292,2
Barcelona	259,1
Juventus	251,2
Manchester	242,6
Milan	238,7
Chelsea	221,0
Inter	206,6
Bayern Munich	204,7
Arsenal	192,4
Liverpool	176,0

Fuente: Consultora Deloitte.

Tren de...

POR FERNANDO KRAKOWIAK


Ana D'Angelo

Elido Veschi: "El Estado tiene que controlar sectores estratégicos".

El Gobierno anunció el jueves la creación de dos sociedades estatales que se harán cargo del sistema ferroviario, tomando como referencia el modelo español, pero respetando la continuidad de las concesiones privadas. **Cash** convocó a Elido Veschi, secretario general de Asociación del Personal de Dirección de Ferrocarriles Argentinos; Alberto Müller, economista de la Universidad de Buenos Aires, integrante del Plan Fénix; y Norberto Rosendo, presidente de la Comisión Nacional Salvemos al Tren, para analizar qué papel tiene que cumplir el ferrocarril en el país, qué se debe hacer para mejorar el servicio y conocer sus opiniones sobre el proyecto oficial.

¿Les parece correcta la decisión de reformular el sistema ferroviario, tomando como referencia el modelo español?

Elido Veschi: –En España hay una empresa que se ocupa exclusivamente de la infraestructura de toda la red ferroviaria y una operadora que gestiona los servicios de carga y pasajeros. Ambos organismos están en manos del Estado y cualquier operador de Europa que quiere ingresar a la red debe cumplir con las condiciones que fija el prestador público, en este caso Renfe. El esquema es similar al proyecto de creación de un ente nacional ferroviario que estaba en la plataforma electoral de Kirchner, el cual también contemplaba la infraestructura abierta y un plan transitorio de transformación de concesiones integrales en concesiones de servicio. En el ínterin se deberían realizar los inventarios del material entregado.

¿Qué papel cumple el capital privado en ese esquema?

E.V.: –El Estado abre la infraestructura y fija las condiciones bajo las cuales se les permite circular a empresas privadas.

¿Se les concesiona un ramal?

Norberto Rosendo: –No hay concesiones. El operador privado viene con su locomotora y sus vagones, y el Estado le permite circular. En España, este sistema se implementó en 2005 y hasta el momento sólo circula Dansas, una empresa que transporta contenedores sobre las vías de Renfe.

Alberto Müller: –Este esquema de separación entre infraestructura y movilidad es más viejo. Los primeros que lo implementaron fueron los países escandinavos. Fue una tendencia que se implantó de la mano del discurso neoliberal que acompañó a la Unión Europea. La idea era replicar en los ferrocarriles un mercado competitivo como hay en el sector automotor. En España eso está pensado en términos de integración europea. El objetivo es permitir la entrada de operadores de otros países. Además, ellos tienen un ferrocarril con un estándar de calidad que no demanda reconstrucción. En la Argentina hay escasez relativa de capitales con relación a lo que se supone que requiere la reconstrucción del sistema. Tenemos que pensar en un esquema de inversiones de 800 millones de pesos por año. En España, el aporte privado es de segundo orden porque ya existe una infraestructura básica sólida. Pero acá hay que hacer mucho más y la inversión pública no alcanza.

Por lo que ustedes describen, el modelo español le deja poco espacio al capital privado, pero Kirchner se manifestó a favor de que los concesionarios sigan teniendo participación.

E.V.: –Dice que va a impulsar un esquema como el español, pero con los concesionarios actuales. Eso es un disparate. Además es inconducente analizar las posibilidades de implementar el sistema español si antes no discutimos qué papel debe cumplir el ferrocarril.

N.R.: –A este gobierno no le veo capacidad de planificación para de-

RAMALES URBANOS E INTERURBANOS

Qué hacer con las tarifas

Para brindar un servicio de mejor calidad en los trenes metropolitanos, además de mejorar la gestión, ¿es necesario aumentar la tarifa?

Alberto Müller: –En la región metropolitana se tiene que analizar la tarifa del transporte público en su conjunto. La demanda es sensible a la tarifa relativa. Por lo tanto, si el valor del boleto se duplica, una parte de los pasajeros va a optar por otro medio de transporte. Una parte de esa demanda se va al auto y eso es mucho peor. Tengo que mantener una tarifa baja no sólo por razones distributivas sino para no entorpecer el tráfico en la ciudad.

Norberto Rosendo: –Yo creo que la tarifa está absolutamente atrasada y si se mantienen las concesiones privadas hay que actualizarla, porque la única forma que los privados se interesen por los pasajeros es que en su ecuación de costos los boletos signifiquen algo. Si no, pasa como ahora, que el negocio es cobrar el subsidio y el pasajero es una molestia. Si vamos a un esquema estatal, la tarifa se puede mantener igual. Lo que se debería hacer es cobrar tarifas diferenciales. Si se mejora la calidad de la oferta, se puede mantener una franja de oferta económica y sumar una franja más cara con más comodidades donde, por ejemplo, se garantice el asiento.

A.M.: –En un esquema de participación privada, donde al operador el Estado le subsidia la oferta, no hace falta aumentar.

N.R.: –Hoy el pasajero no le maximiza la ganancia al privado. Entonces cuantos menos pasajeros lleva, mejor. El Belgrano Sur, por ejemplo, recibe un subsidio importante y es un corredor prácticamente sin pasajeros. Por eso es imprescindible aumentar el boleto en ese esquema.

¿No se puede mantener la tarifa baja y controlar que cumplan con el servicio?

Elido Veschi: –Si continúan las concesiones es necesaria la emisión de un boleto fiscal emitido por la Casa de la Moneda en las mismas condiciones de los billetes, y el control de cuántos pasajeros se llevan lo tiene que hacer el Estado. No tiene que ser por declaración jurada del concesionario. Además, se le tiene que poner un tope al costo operativo. Por ejemplo, otorgar un máximo de subsidio equivalente a 20 pesos el tren kilómetro y establecer un compromiso para que dentro de dos años baje a 18 pesos.

N.R.: –Ese fue el espíritu de la concesión y no funcionó.

E.V.: –Yo no estoy de acuerdo con ese esquema, pero si continúa lo único que queda por hacer es explicitar los costos operativos de cada servicio y que todos sepan que se paga subsidio hasta un monto determinado.

A.M.: –A mí me parece que lo mejor es un esquema de pago de oferta. Vos le podés dar un incentivo, otorgándole una porción de la recaudación del boleto para que se ocupe de la gente, pero ante todo hay que pagarle la oferta porque así el Estado se reserva la política tarifaria.

N.R.: –¿Y cómo lo controlás?

A.M.: –Controlar que el tren circule a horario es lo más fácil del mundo.

N.R.: –Pero acá no se hace.

A.M.: –Si no se puede hacer eso, olvidémonos de hacer cualquier cosa.

N.R.: –Los controles no existen. La solución es crear una empresa estatal.

A.M.: –Si el Estado no tiene la capacidad de controlar la frecuencia, entonces no podés armar empresas estatales. C

Ana D'Angelo


Norberto Rosendo: "Los contratos han sido absolutamente incumplidos".

Ana D'Angelo


Alberto Müller: "En los planos técnicos del Estado existe capacidad".

cir qué van a hacer con este ferrocarril porque no lo saben.

¿Qué papel tiene que cumplir?

E.V.: –Comunicaciones, energía y transporte son las variables instrumentales de un modelo de país. Si el Estado no controla esos sectores estratégicos, estamos en problemas. El ferrocarril dinamiza la industria. Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial, Bélgica tenía destruido todo el sistema de locomotoras a vapor. Entonces se largaron a hacer todo eléctrico y por varios años fueron los que lograron más avances en esa área. Yo no quiero el ferrocarril sólo para llevar gente sino como un instrumento de desarrollo económico. Nuestro país llegó a tener alrededor de 20 mil trabajadores en la industria privada ferroviaria.

N.R.: –Estoy de acuerdo. La Argentina es un país agroexportador y la incidencia del transporte a puerto en los costos es muy grande. Por lo tanto, el ferrocarril de carga tiene que jugar un papel preponderante. En segundo lugar hay que destacar que en las grandes ciudades del mundo es dificultoso manejarse con automóvil por problemas de espacio. Por lo tanto, el tren tiene que jugar un papel central para transportar a la población que entra y sale de esas grandes ciudades. El ferrocarril tiene que brindar un transporte de mediana velocidad para competir abiertamente con el avión.

A.M.: –Hace un tiempo hice un análisis sobre la viabilidad del ferrocarril de carga en el largo plazo y sobre los trenes de pasajeros interurbanos. En el primer caso, relevé cuál podía ser el mercado potencial y llegué a la conclusión de que se podía triplicar el nivel de carga. En caso de hacerlo, el costo total del transporte bajaría cerca de un 25 por ciento.

¿Por qué eso no ocurre?

A.M.: –Porque eso requiere inversión y el beneficio que se puede obtener no es tan fuerte.

N.R.: –El capital no se consigue porque la ganancia no está concentrada en un solo operador. No hay un incentivo económico directo suficiente. Por eso es necesaria la intervención del Estado. Además hay que discutir si se quiere trenes block, de tráfico concentrado entre dos puntos extremos, o trenes de carga difusa que tienen puntos de acceso intermedios a la red. El modelo de carga difusa ayuda a integrar el país, mientras que el de la carga concentrada sólo les sirve a las multinacionales.

¿Y qué se puede hacer con los trenes de pasajeros?

A.M.: –Los trenes metropolitanos son necesarios, pero hay que ver puntualmente las necesidades de cada corredor. En el caso de los trenes interurbanos, a fines de los '80 la mitad del volumen de oferta no se podía justificar razonablemente desde el punto de vista económico. El problema es que buena parte de los corredores densos en pasajeros no son densos en carga. Sobre las líneas troncales a Mar del Plata, Tucumán, Córdoba, Rosario y Mendoza creo que se podría brindar un servicio de pasajeros de mejor prestación de la que hubo históricamente, pero dudo que pueda competir con el avión porque para eso se necesita un tren de alta velocidad.

N.R.: –Nosotros tenemos que pensar en los trenes de media velocidad, de 150 kilómetros por hora.

A.M.: –Pero ese tren no te compite con el avión.

E.V.: –No hay un problema de falta de dinero para invertir sino de dirección de la inversión en base a un proyecto determinado. El dinero que el Estado pone en la actualidad alcanzaría para empezar a recomponer la situación, aunque es evidente que en una etapa de innovación posterior van a hacer falta inversiones mayores. El ferrocarril tiene que ser manejado por el Estado, pero lo cierto es que este Estado destruyó todos los sectores de conocimiento. En un escenario con más trenes, habrá que recapacitar a mucha gente para que el Estado pueda asumir la responsabilidad.

N.R.: –Este es el mejor Estado que tenemos. Por lo tanto, yo quiero que este Estado se haga cargo de la situación. Porque, si no, nos quedamos esperando la revolución, como hacen mis amigos camaradas.

E.V.: –Vos tenés fe en el secretario de Transporte, Ricardo Jaime.

N.R.: –Se puede mejorar eliminando la corrupción porque la mitad de la plata que hoy se pone en el ferrocarril va a parar a otro lado. Un porcentaje vuelve a los funcionarios como retorno y el resto va a los negocios que tienen los concesionarios fuera del sector ferroviario.

E.V.: –¿La gente que ahora está en el Estado no conoce esa situación?

N.R.: –Por supuesto que la conoce. Yo a De Vido se lo dije en persona. El tema de los retornos es multimillonario. Además, para tener un ferrocarril como el que tienen los europeos necesitamos la misma plata que gastamos hoy y diez años de tiempo, porque no sólo destruyeron las vías, las estaciones y los trenes, sino la gente. Para conseguir un tornero hay que formarlo.

A.M.: –Mi impresión es que en los planos técnicos del Estado existe capacidad. Hay capacidad dispersa, poco articulada. No es imposible que el Estado entre en la gestión del sistema ferroviario. Alemania después de la Segunda Guerra Mundial era un país destruido y se reconstruyó porque estaba la gente capacitada para hacerlo. A esta altura hay que sacarse de encima la rémora noventista de que el Estado es incapaz de administrar empresas. De hecho, el Estado argentino controla empresas que funcionan. C

Propuestas trenes

Elido Veschi: "El esquema es similar al proyecto de creación de un ente nacional ferroviario que estaba en la plataforma electoral de Kirchner".

Norberto Rosendo: "El operador privado viene con su locomotora y sus vagones, y el Estado le permite circular. En España, este sistema se implementó en 2005".

Alberto Müller: "En la Argentina hay escasez relativa de capitales con relación a lo que se supone que requiere la reconstrucción del sistema".

Elido Veschi: "Comunicaciones, energía y transporte son las variables instrumentales de un modelo de país".

Norberto Rosendo: "A este gobierno no le veo capacidad de planificación para decir qué van a hacer con este ferrocarril porque no lo saben".

Alberto Müller: "Tengo que mantener una tarifa baja no sólo por razones distributivas sino para no entorpecer el tráfico en la ciudad".

LO QUE DEJO LA PRIVATIZACION

Objetivos e incumplimientos

¿Por qué fracasó el modelo de privatización de los trenes?

Elido Veschi: –No fracasó. Para los grupos económicos fue un éxito.

Norberto Rosendo: –Coincido.

Pero la gente viaja como ganado.

E.V.: –Todos los gobiernos que han pasado desde que se privatizó el servicio utilizaron los mismos métodos de renegociación y de falta de control. Por lo tanto, no hay ninguna posibilidad de que esto sea mejor para el público. Es imposible obtener resultados distintos si se aplica el mismo procedimiento.

Alberto Müller: –Algunos operadores tuvieron un mejor desempeño que otros. Ferrovías tiene un subsidio monstruoso, pero funciona. TBA nunca tuvo una gestión demasiado buena y en el caso de Metropolitano, al comienzo se lo consideraba uno de los mejores y después cayó por conflictos internos. El marco regulatorio no fue el mejor. El plan de obras que tenían que hacer tuvo muy pocas especificaciones técnicas. Por ejemplo, el confort de los trenes remodelados es inferior al existente antes de la privatización.

¿Hubo fallas en los controles?

N.R.: –Los contratos han sido absolutamente incumplidos. Allí se especificaba que se debían hacer mantenimientos generales y hace como cinco años que no se hacen porque a Taselli se le ocurrió no hacerlos, se lo aprobaron y entonces ahora ninguno hace reparaciones generales. El problema es la corrupción.

A.M.: –En el caso de los ferrocarriles de carga, habían comprometido un plan de inversiones que no se cumplió. Era un dibujo que hicieron para sumar puntaje al momento de la adjudicación. Con los trenes metropolitanos fue distinto porque había un plan de inversiones acordado con el Estado, pero hubo poca voluntad de control. No obstante, el servicio mejoró respecto de la situación desastrosa de la década del '80. El estándar básico luego de la privatización pasó a ser el de la década del '70, excepto el Roca electrificado, que es de la década del '80.

N.R.: –El servicio es mucho peor.

A.M.: –El Sarmiento a Moreno mejoró porque hay trenes de nueve coches y más frecuencias de las que había antes. En la década del '70 había más trenes a Castelar y ahora la mayoría llega hasta Moreno.

N.R.: –En el ramal a La Plata del Roca se perdieron servicios rápidos. Se llegaba a La Plata en 50 minutos y ahora se tarda una hora y media. Los tiempos de recorrido de todos los ramales aumentaron.

A.M.: –En el tren a La Plata estamos con peor servicio que en la década del '70. Algunos tiempos empeoraron, pero el diseño del servicio es similar al de los '70.

E.V.: –La privatización se impulsó para disminuir el déficit y modernizar el servicio, pero no se cumplió ninguno de esos objetivos. Los concesionarios argumentan que luego de la devaluación el Estado no respetó los contratos.

E.V.: –Jaime tiene un juicio penal por mantener la emergencia ferroviaria de manera permanente desde 2002. Eso les significó grandes ventajas a los concesionarios. Poniendo como excusa la emergencia, el Estado pinta hasta las líneas amarillas de seguridad en el subte.

A.M.: –El Estado ya pagaba, la diferencia es que mientras dura la emergencia no hay procedimientos licitatorios. C

CONTADO

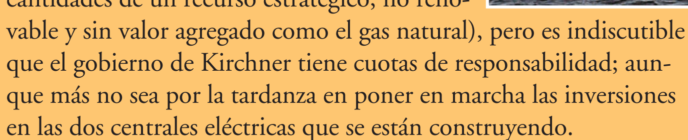
Brilla el sol

Por Marcelo Zlotogwiazda *

América latina atraviesa una situación favorable sin precedentes. Es algo sobre lo que hay enorme consenso, pero no muchos lo afirman con la contundencia con que lo hizo el martes pasado Bertrand Delgado, analista jefe para la región de la consultora IdeaGlobal con sede en Nueva York. En un artículo publicado en el flamante blog Latin America Economonitor escribió que "América latina está disfrutando de condiciones externas casi perfectas: crecimiento mundial robusto, alta liquidez internacional que fomenta el apetito por inversiones de mayor riesgo, y favorables términos del intercambio" (esto último significa una buena relación entre los precios de lo que se exporta e importa). Y la perspectiva es que el contexto ventajoso se mantenga por algún tiempo más, debido fundamentalmente a que el imparable crecimiento chino (el Banco Mundial acaba de elevar su pronóstico para 2007 al 10,4 por ciento) seguirá apuntalando la demanda y el precio de las materias primas y commodities industriales, y alimentando con sus excedentes la abundancia de recursos financieros disponibles. El diagnóstico en extremo positivo y las proyecciones futuras en igual sentido envalentonaron a Delgado a afirmar que "América latina cuenta con una oportunidad de oro para realizar las mejoras estructurales que necesita".

La Argentina no es la excepción. Ni para lo uno ni para lo otro. Viene sacando apreciable provecho de las "condiciones externas casi perfectas", que impactan de manera directa en el superávit comercial, en la acumulación de reservas y en el incremento de los ingresos fiscales vía retenciones a la exportación. También cuenta con una oportunidad de oro para realizar las transformaciones de fondo que la hagan menos dependiente del contexto internacional. Bertrand Delgado enumera una lista válida para la región en general y que se amolda muy bien a la Argentina. Señala la necesidad de promover la inversión en capital humano, desarrollar infraestructura, reducir la brecha tecnológica con el resto del mundo, fortalecer la pequeña y mediana empresa, facilitar la regularización de la informalidad, y eficientizar tanto el gasto como la recaudación de impuestos, de manera tal que todo lo anterior les permita a los países "crear riqueza con consecuencias positivas sobre la madre de todos los problemas: la injusta distribución del ingreso". Esto último no lo subraya desde una posición heterodoxa, sino desde el lugar de los que temen que multitudes insatisfechas rechacen la globalización, cultiven sentimientos antinorteamericanos y se sumen a procesos populistas.

Es para lamentar que en varios aspectos la oportunidad de oro no esté siendo bien aprovechada. Tomando como referencia la lista de Delgado, el Gobierno no se ha decidido a impulsar una reforma tributaria que colabore a acelerar un reparto más justo del crecimiento, siendo que los expertos aconsejan realizar esos cambios en tiempos de bonanza. Otro ejemplo de absoluta actualidad es la crisis energética de estos días. Por supuesto que tiene causas que se remontan a etapas anteriores (por citar un caso, la insensatez menemista de aprobar en 1995 la exportación a Chile de grandes cantidades de un recurso estratégico, no renovable y sin valor agregado como el gas natural), pero es indiscutible que el gobierno de Kirchner tiene cuotas de responsabilidad; aunque más no sea por la tardanza en poner en marcha las inversiones en las dos centrales eléctricas que se están construyendo.



La oportunidad de oro que brindan el contexto externo casi perfecto y la tranquilidad de contar con holgura en variables macroeconómicas clave tampoco ha sido aprovechada para dedicar tiempo y esfuerzo a pensar y definir el perfil económico del país, una tarea que algunos descalifican por abstracta e imprecisa (pura guitarra, en criollo), pero que cualquier país serio encara seriamente, o sea con profundidad y en detalle. Este gobierno no sólo declama a favor de orientar el desarrollo, sino que lo ejerce. Hace apenas diez días presentó los "Lineamientos estratégicos para el desarrollo productivo", lo que en sí mismo es loable. Lástima que de la lectura de las cuarenta y pico de páginas del documento que se encuentra en el nuevo sitio del Ministerio de Economía (*www.mecon.gov.ar*) no surge casi nada que se salga de lo ya sabido, de la obviedad o de las generalidades inconducentes. Es un compendio de principios del tipo "hay que lograr un tejido productivo más denso", o indicaciones sobre la conveniencia de promover "servicios con alto valor agregado como turismo, industrias culturales y diseño". La casi nula repercusión que tuvo el trabajo fue acorde a su peso específico.

Al ex presidente de Estados Unidos John F. Kennedy se le atribuye la frase: "El momento para arreglar el techo es cuando brilla el sol". En la Argentina hace mucho que no llueve pero sigue habiendo muchas goteras.

* *zlotogwiazda@hotmail.com*

Mercosur
intercambio

■ Los factores tradicionalmente utilizados para explicar las relaciones comerciales entre los dos socios del Mercosur son de índole macroeconómica.

■ Sin embargo, las recientes transformaciones comerciales se vinculan con cambios que tuvieron lugar en la esfera microeconómica.

■ La fantasía que se planteaban de que la Argentina sería el proveedor de bienes primarios a cambio de productos industrializados de Brasil no parece tener más asidero.

Guadalupe Lombardo



Néstor Kirchner y Lula da Silva fortalecieron el vínculo bilateral.

LA RELACION COMERCIAL ARGENTINA-BRASIL

Dos a quererse

POR MARTA BEKERMAN Y HAROLDO MONTAGU *

A partir de condiciones internacionales ventajosas, las exportaciones argentinas han registrado un importante aumento durante los últimos años. Sin embargo, han venido perdiendo terreno en Brasil, que está dejando de ser el principal destino de nuestros envíos al exterior. Esto contribuyó a generar durante los últimos años una situación de déficit con Brasil. ¿Cuáles son las razones que explican esta realidad con nuestro principal socio del Mercosur? Los factores tradicionalmente utilizados para explicar las relaciones comerciales entre los dos socios del Mercosur son de índole macroeconómica. Se vinculan con los niveles de actividad y el tipo de cambio bilateral entre ambos países.

Sin embargo, al analizar la evolución comercial registrada durante los últimos años se observan transformaciones que van más allá. Durante el período 1996-1998 el PIB de la Argentina también crecía en forma acelerada y las importaciones desde el resto del mundo y desde Brasil registraban tasas de variación muy similares. Esto contrasta con los últimos cuatro años, durante los cuales las compras al resto del mundo crecieron, en promedio, a un 35 por ciento anual mientras que las provenientes de Brasil mostraron una expansión del 50. Brasil muestra una situación opuesta. Con una tasa de crecimiento alrededor del 3 por ciento anual durante ambos períodos, en 1996-1998 registra una expansión de sus compras a la Argentina mucho más acelerada –la brasildependencia– que las importaciones desde el resto del mundo. En cambio, en los últimos cuatro años, mientras las importaciones brasileñas desde la Argentina muestran una tasa de crecimiento anual promedio del 14 por ciento, las provenientes del resto del mundo alcanzaron al 40 por ciento anual. Esto explica por qué los saldos comerciales positivos de la Argentina en su relación con Brasil durante 1996-1998 se transformaron en los saldos negativos actuales.

La relación entre los tipos de cambio tampoco ayuda a explicar las transformaciones comerciales recientes. Cuando se lo compara con el período 1996/98, el tipo de cambio real bilateral favorece hoy a la Argentina, ya que el peso se devaluó en relación con el real. Esto parece contradecir el postulado económico que predice que el país con la moneda más devaluada es el que tenderá a mejorar los resultados de su balance comercial. He aquí las razones que nos llevan a vincular las recientes transformaciones comerciales con cambios que tuvieron lugar en la esfera microeconómica, es decir, al nivel de los sectores productivos.

> Los factores macroeconómicos no alcanzan a explicar los cambios en la composición del intercambio comercial entre ambos países en los últimos años.

¿Cuáles son los sectores de la Argentina que se vieron más perjudicados en estos últimos años en sus exportaciones a Brasil? Son aquellos que mostraban tradicionalmente ventajas comparativas frente a nuestro socio del Mercosur: productos primarios y manufacturas de origen agropecuario. Hoy esas ventajas se están perdiendo debido, principalmente, a las políticas agrarias implementadas por Brasil que llevaron a expandir su frontera agrícola y sustituir importaciones. Por otro lado, el avance de la "sojización" en la Argentina redujo los volúmenes exportables de otro tipo de productos no sólo a Brasil, sino a todo el mundo. En relación con las exportaciones argentinas de combustibles, Brasil está aumentando fuertemente la producción de energía renovable con los biocombustibles.

¿Cuáles son los sectores argentinos que registran mayor déficit comercial con Brasil? Desde los orígenes del Mercosur, las manufacturas de origen industrial (MOI) mostraron un saldo deficitario pero ese saldo se ha profundizado durante los últimos años. Mientras las exportaciones argentinas de MOI a Brasil han estado creciendo, en promedio, desde 2003 al 20 por ciento anual, las importaciones desde ese país lo han hecho a una tasa casi tres veces superior. Esto está explicado sobre todo por dos grandes sub-rubros: Automóviles y autopartes, por un lado, y Aparatos eléctricos y electrónicos, por el otro. Aquí es necesario tomar en cuenta las políticas productivas llevadas adelante por Brasil. El rubro automotor es, desde mediados de la década del noventa, el que más fondos recibió en concepto de créditos de apoyo a la exportación del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social. Respecto de los aparatos eléctricos y electrónicos, más del 50 por ciento de las importaciones provenientes de Brasil se componen de productos vinculados con la telefonía celular.

El comercio de productos industriales muestra, desde los principios del Mercosur, un saldo negativo para la Argentina. Pero hasta el 2002, ese déficit era más que compensado con los saldos positivos de rubros ligados al sector primario y sus manufacturas. Hoy esos saldos ya no son suficientes. Esto significa que la fantasía que se planteaban de que la Argentina sería el proveedor de bienes primarios a cambio de productos industrializados de Brasil no parece tener más asidero.

¿Significa esto que el Mercosur no tiene futuro posible? Creemos que sí lo tiene, pero el futuro de la relación bilateral se vincula con el desarrollo de un comercio intraindustrial. De hecho, el leve descenso del déficit bilateral en 2006 y en lo que va de 2007 se debe al aumento de las exportaciones industriales argentinas. Para que este proceso se consolide se requiere que ambos países tomen la decisión de utilizar las ventajas derivadas del mercado ampliado para coordinar sus políticas y expandir sus ventajas comparativas dinámicas respecto de terceros mercados.

* *Economistas del Centro de Estudios de la Estructura Económica (FCE-UBA).*

INVERSIONES DE GRUPOS LATINOAMERICANOS FUERA DE SUS PAISES

Las Translatinas

POR DIEGO RUBINZAL *

Unos de los rasgos de la globalización es la intensa competencia que existe en el mundo para captar una porción de la inversión extranjera directa (IED). En el caso de América latina, los informes suelen detallar el flujo de inversiones extranjeras que recibe la región. No se difunde tanto otra cara de la moneda: las inversiones latinoamericanas realizadas fronteras afuera. Un reciente documento de la Cepal titulado "La inversión extranjera en América Latina y el Caribe, 2006" se detalla el crecimiento de ese flujo de fondos. Según concluye ese informe, empresas de la región se están internacionalizando a un ritmo mucho más rápido que en el pasado. En 2006, compañías latinoamericanas realizaron inversiones fuera de su país de origen por 40.091 millones de dólares, monto que representó un incremento de 120 por ciento en relación al año anterior. Esa fuerte expansión fue notable en el caso de las firmas brasileñas. El año pasado, la inversión directa en el exterior realizada por esas empresas (28.202 millones de dólares) superó a los ingresos de IED registrados en el Brasil (18.782 millones).

La mayor operación fue realizada por el conglomerado brasileño CRVD, al adquirir la empresa canadiense Inco (segunda minera mundial de níquel), en unos 16.730 millones de dólares. La semana pasada fue la compra de Swift por parte del frigorífico Friboi. La existencia de un banco de desarrollo estatal (Bndes) permite a esas compañías obtener el financiamiento necesario para consolidarse a nivel internacional.

Jorge Larrosa

Grandes conglomerados de América latina están comprando empresas fuera de sus fronteras nacionales. Brasileños, mexicanos y argentinos.

El mexicano Carlos Slim, una de las fortunas más grandes del mundo.

También se registraron fuertes inversiones de capitales mexicanos (3897 millones de dólares), chilenos (2797 millones), venezolanos (2089 millones), argentinos (2008 millones) y colombianos (1098 millones). Uno de los mayores inversionistas fuera de su país de origen ha sido el millonario mexicano Carlos Slim. El informe de la Cepal da cuenta de que el año pasado América Móvil (subsidiaria de telefonía móvil de Slim) realizó compras por 3700 millones de dólares fuera de México. Otra empresa mexicana que continúa con inversiones en el exterior es Femsa, que ha concentrado su interés fundamentalmente en el mercado brasileño, donde puja en el mercado de bebidas y cervezas.

En los primeros meses de este año, esa misma tendencia continúa. Por caso, la ratificación de la compra por parte de la compañía mexicana Cemex del grupo australiano Rinker. Esa operación alcanzará los 14.630 millones de dólares, permitiendo a la cementera mexicana ampliar su presencia en Estados Unidos en el negocio de hormigón y agregados. Otro pase de manos importante fue la adquisición de la firma estadounidense Hydril Company –especializada en conexiones y productos para el control de presión para la perforación y producción de petróleo y gas– por parte del grupo Techint. El conglomerado, conducido por Paolo Rocca, desembolsó unos 2160 millones de dólares para continuar con su expansión internacional. Esta operación, concretada a través del gigante siderúrgico Tenaris (el mayor fabricante mundial de tubos de acero sin costura usados en la industria petrolera), le permitirá al grupo Techint seguir creciendo en el mercado norteamericano. El holding de la familia Rocca también fue noticia al anunciar que pasará a controlar el grupo IMSA (el mayor productor de acero recubierto de México). La operación fue realizada por medio de la firma Ternium, pactándose por un monto de 1700 millones de dólares y la asunción (por parte de Ternium) de una deuda de IMSA que alcanzaba los 1300 millones.

De todas maneras, la notable alza en las inversiones extranjeras por parte de algunas compañías latinoamericanas configura un fenómeno que se reduce a un grupo muy limitado de corporaciones. C

* *drubinzal@yahoo.com.ar*

- Unos de los rasgos de la globalización es la intensa competencia que existe en el mundo para captar una porción de la inversión extranjera directa.
- En el caso de América latina, los informes suelen detallar el flujo de inversiones extranjeras que recibe la región.
- No se difunde tanto otra cara de la moneda: las inversiones latinoamericanas realizadas fronteras afuera.
- En 2006, compañías latinoamericanas realizaron inversiones fuera de su país de origen por 40.091 millones de dólares, monto que representó un incremento de 120 por ciento en relación al año anterior.
- Esa fuerte expansión fue notable en el caso de las firmas brasileñas.

Finanzas
el buen inversor

■ **Buquebus** inauguró un local en la ciudad de Montevideo que demandó una inversión de 1,5 millón de dólares.

■ **Paradigma Sociedad de Soluciones**, consultora líder en administración y tecnología informática, completó la selección de proveedores para el Nuevo Banco Comercial de Uruguay, con una inversión de 11 millones de dólares.

■ **Vizora Desarrollos Inmobiliarios** pondrá en marcha un proyecto para construir 350 viviendas en las Lomas de San Isidro, cuya inversión superará los 56 millones de dólares.

■ El **Grupo Carrefour** inauguró una sucursal en la localidad de Temperley, con una inversión de 16 millones de pesos.

■ **Nación Leasing**, del Grupo Banco Nación, inauguró una sede en Carlos Pellegrini 675. La compañía administra activos por 500 millones de pesos.

■ **Coface**, empresa francesa especialista en gestión, protección y financiación del crédito comercial, tuvo una expansión del 24 por ciento en sus operaciones del último año en la Argentina.

VARIAS EMISIONES DE OBLIGACIONES NEGOCIABLES DE BANCOS Y EMPRESAS LIDERES

El dólar bajo presión

La liquidación de dólares de exportaciones y el ingreso de capitales especulativos ponen bajo tensión el objetivo de mantener la actual paridad por parte del BC. Nuevas ON suman complejidad a esa tarea.

POR CLAUDIO ZLOTNIK

En medio de la cosecha gruesa, el Banco Central está cada vez más exigido para sostener el tipo de cambio. Los exportadores liquidan entre 130 y 150 millones de dólares diarios, divisas que en su mayor parte son absorbidas por la autoridad monetaria. A este escenario se le agregan los billetes verdes que ingresan los inversores internacionales para comprar títulos públicos. Y los pertenecientes a mineras y petroleras que podrían dejar el 70 por ciento de sus dólares en el extranjero y, sin embargo, los traen al país. En las últimas semanas se agregó una complicación adicional. Se trata de las Obligaciones Negociables (ON) en pesos que se lanzaron a emitir varias compañías y bancos líderes.

Como las ON están exentas del encaje del 30 por ciento obligado por el Banco Central al ingreso de capitales, los grandes fondos internacionales se aprovechan de ese beneficio para apostar por los activos en pesos. En Wall Street y en Europa están convencidos de que la revaluación del peso frente a la moneda estadounidense es inevitable, más allá de la convicción del Banco Central en sus intervenciones en el mercado. Para llegar a esa conclusión, los financistas observan lo que está ocurriendo en Brasil, donde el real ya se ubica en 1,90 por dólar con perspectivas de que la revaluación continúe.

Rafael Yohai



El dólar se debilita en el mundo, menos en la Argentina, debido a la activa intervención del BCRA para sostener la actual paridad.

Las emisiones de Obligaciones Negociables se convirtieron en un bocado muy apetecido por los fondos internacionales. La última colocación del Banco Macro fue una señal de esa preferencia. Las ofertas por el título de 300 millones de pesos cuadruplicaron ese monto. Con los pesos en su poder, los inversores operan en el mercado de futuros, se aseguran un tipo de cambio que ahora ronda 3,13/3,14 pesos a un año, y mientras tanto mantienen una inversión en pesos que, en el caso del Macro, rinde un 10,75 por ciento anual.

El problema lo tiene el Banco Central porque las empresas o bancos emisores captan el dinero en dólares y pretenden cambiarlo cuanto antes en la ventanilla del BC. En su mayoría llevan a cabo estos lanzamientos para cubrir inversiones y precisan los pesos cuanto antes. Desde Reconquista 266 se están realizando gestiones para que las compañías que emiten deuda retrasen lo máximo posible su paso por la ventanilla de cambios.

Antes de la emisión de Macro hubo otras, también de sumas relevantes. También se aprobaron programas de endeudamientos que se irán concretando en los próximos meses. De acuerdo con un informe del Instituto Argentino de Mercado de Capitales, durante el primer cuatrimestre del año, las empresas se financiaron en forma "genuina" (no para repagar deuda) a través de Obligaciones Negociables por un total de 472 millones de dólares.

Si sólo se toma en cuenta el mes pasado, una decena de compañías de primera línea emitió, o al menos anunció programas de endeudamiento. Al ya comentado caso de Banco Macro se sumó el Banco Santander Río, que lanzó una ON por 450 millones de pesos. A su vez, el directorio de la distribuidora Edesur acaba de aprobar un lanzamiento global de 200 millones de pesos. Y Gas Ban hará lo propio por un total de 500 millones. Mastellone (250 millones de dólares); Alto Paraná (270 millones); autopistas del Sol (220); Petrobras (300) y la limonera tucumana San Miguel (30 millones de dólares) se aprestan a lanzar sus propios programas. Se prevé que cada uno de ellos se cumplirá en distintas etapas. Este ingreso de capitales se transformó en un nuevo dolor de cabeza para el Banco Central. C

TASAS

VIERNES 01/06					
Plazo Fijo 30 dias		Plazo Fijo 60 dias		Caja de Ahorro	
$	U$S	$	U$S	$	U$S
7,80%	0,80%	8,20%	1,70%	0,80%	0,10%

Fuente: BCRA

ACCIONES

	PRECIO ($)		VARIACION (%)		
	Viernes 24/05	Viernes 01/06	Semanal	Mensual	Anual
ACINDAR	4,260	4,460	4,7	1,8	-3,1
SIDERAR	21,250	22,250	4,7	0,0	-6,9
TENARIS	70,600	75,500	6,9	0,5	2,0
BANCO FRANCES	12,200	12,250	0,4	1,2	29,7
GRUPO GALICIA	3,200	3,270	2,2	0,0	19,3
INDUPA	3,520	3,800	8,0	-0,8	24,0
MOLINOS	4,900	5,660	15,5	2,0	34,8
PETROBRAS ENERGIA	3,260	3,520	8,0	1,2	0,3
TELECOM	15,900	17,250	8,5	0,3	45,0
TGS	4,370	5,000	14,4	3,3	19,3
INDICE MERVAL	2.146,300	2.249,360	4,8	0,3	7,6
INDICE GENERAL	113.464,590	120.001,900	5,8	0,5	16,3

Fuente: Instituto Argentino de Mercado de Capitales.

ME JUEGO

ANTONIO CEJUELA analista de Puente Hermanos

Acciones. El mercado opera muy firme y es probable que esta tendencia continúe. Primero fue impulsado por las acciones de las siderúrgicas, después por los bancos y ahora por los papeles más retrasados, como son las privatizadas.

Contexto Internacional. El aterrizaje suave de la economía estadounidense es una muy buena noticia para los emergentes. A pesar de que en China hubo una contracción muy importante en el mercado accionario, ese efecto no se sintió en la Argentina.

Perspectivas. El crecimiento sólido de la economía sumado al hecho de que los mercados internacionales están en calma favorece al mercado bursátil.

Dólar. El Banco Central está haciendo un esfuerzo enorme para sostener la paridad. No creo que la cotización del dólar caiga más que uno o dos centavos en las próximas semanas, a consecuencia de la cosecha gruesa. No tengo dudas de que hacia finales de año, el dólar seguirá en torno de 3,10 pesos.

Recomendación. En acciones, Tenaris, Aluar y los papeles bancarios son mis favoritos. Por el lado de los bonos, me inclino por los nominados en pesos y ajustables por el CER, como el Bogar 2018.



Bernardino Avila

Los precios en Liniers se “sinceraron”, eufemismo del pasaje de negro a blanco.

CLAUSURA DE FRIGORIFICOS POR SUBFACTURACION

Eludir el acuerdo

Inspectores detectaron irregularidades en seis frigoríficos en la facturación de la media res, incluida en el convenio con el sector. La dificultad de comprometer a los diferentes eslabones del negocio de la carne.

POR CLAUDIO SCALETTA *

Quien prediga que en un contexto de expansión económica la reacción de los precios en mercados oligopólicos será al alza tendrá una altísima probabilidad de acierto. Si además se suma la presión de la demanda internacional, dicha probabilidad se encontrará en el límite del ciento por ciento. Estas tendencias en el comportamiento de la oferta y la demanda pueden morigerarse con la intervención estatal.

En el mercado de la carne el control se inició en forma parcial en el primer eslabón de la cadena comercial. Los magros y conflictivos resultados conseguidos llevaron a una revisión de la metodología y, como resultado, a la suba de un escalón en la cadena. Ya no se controla el mercado de ganados, sino el de la media res en la puerta de los frigoríficos. La nueva estrategia se aseguró un buen punto de partida: el consenso sectorial; salvo, como siempre, las resistencias ideológicas de las entidades más radicalizadas.

Los frigoríficos, entonces, se comprometieron a vender la media res a un precio máximo acordado. Como “todos los hombres son buenos, pero si se los vigila son mejores”, el Estado, a través de la Oncca y el Senasa, sacó a los inspectores a la calle. La sospecha de los funcionarios era la posibilidad de que los frigoríficos subfacturaran para homologar las ventas con los precios acordados. La tarea, entonces, consistió en una suerte de “trazabilidad” de precios. Es decir, desandar las facturaciones desde las bocas minoristas a los frigoríficos y cotejar coincidencias. El resultado de la inspección fueron irregularidades en seis frigoríficos y la clausura preventiva de tres plantas por “subfacturación”. Los frigoríficos rechazaron las clausuras y dijeron que todo se debió a “un error de los inspectores”, quienes habrían fiscalizado ventas anteriores al nuevo pacto de precios, época en que dijeron “todo era un descontrol generalizado”. Desde la Oncca, en cambio, aseguraron a **Cash** que las subfacturaciones registradas corresponden a dos semanas después de cerrado el acuerdo.

Regresando a las predicciones, quienes pronostiquen la continuidad de los escarceos tampoco se equivocarán. El último informe mensual de Ciccra, una de las cinco cámaras que agrupan a los frigoríficos, brinda –sobre la base de cifras oficiales– algunos datos preocupantes, tanto en materia de precios como a nivel de producción (cantidad ofertada) futura.

■ Tanto los precios como el ingreso de animales al Mercado de Liniers se sinceraron. “Sinceramiento” funciona como eufemismo del pasaje de negro a blanco y de menos a más.

■ Las alzas de los valores primarios son un hecho, las bajas, una promesa. Se prevé, sin mayores datos objetivos, que los precios tenderán a bajar en los próximos meses por efecto de los subsidios: los destinados a los insumos para el engorde a corral y los directos para los terneros vendidos para invernada.

■ Como contratendencia los datos oficiales seguirían confirmando la liquidación de vientres durante abril. La participación de las hembras en la faena total del cuarto mes del año fue del 46,5 por ciento, el segundo registro más alto para abril desde 1990: el primero se registró en abril de 1996, con el 49,5 por ciento del total.

■ La producción durante el primer tercio del año llegó a 973 mil toneladas de res con hueso. El peso promedio fue un 4 por ciento menor (218 kilogramos en gancho) pero fue compensado con una mayor faena; 4,46 millones de cabezas que significaron un 7,8 por ciento más que en igual período de 2006. El resultado global fue un crecimiento del 4 por ciento en la producción.

■ Esta mejora en el nivel de producción, sin embargo, sería sólo transitoria. Entre junio y septiembre del año pasado el peso promedio en gancho llegó a niveles de 230-232 kilogramos. Este año, en cambio, se caracteriza por un descenso gradual a medida que aumenta la proporción de animales jóvenes en la faena. “De mantenerse el comportamiento observado –concluye Ciccra– en 2007 la caída del peso promedio no sería compensada por la mayor faena y, en consecuencia, la producción de carne sería menor a la registrada en 2006.” C

* *jaius@yahoo.com*

agro verde

■ De acuerdo con información de la Bolsa de Cereales, el costo orientativo de los **fletes** para granos mostró en abril una variación mensual e interanual positiva para todos los destinos, salvo a Brasil, hacia donde se mantuvo constante, aunque sólo respecto del mes anterior.

■ El Senasa informó esta semana que la fiscalización de exportaciones de **hortalizas frescas** y **legumbres** alcanzaron durante el primer cuatrimestre del año los 153 millones de dólares, una suba interanual del 64,7 por ciento.

■ El grupo brasileño JBS, hasta hoy el principal exportador de **carne vacuna** de América latina, se convirtió en el más grande del mundo al adquirir por 1400 millones de dólares la firma norteamericana Swift, Foods & Company, la tercera empresa productora de carne vacuna y porcina de Estados Unidos.

INTERNACIONALES

JAPON EMPIEZA A CREER EN LA RECUPERACION ECONOMICA

Se está despertando la segunda potencia

POR JUAN PALOP
TOKIO, JAPON

Japón empieza a creer en su recuperación económica tras la publicación de las mejores cifras de desempleo en nueve años y el aumento del consumo doméstico, un elemento esencial para su Producto Interno Bruto (PIB). La tasa de desocupación descendió hasta el 3,8 por ciento en abril, dos décimas menos que el mes anterior –en la franja de lo que se considera desempleo técnico–, y el número total de sin trabajo quedó en 2,7 millones de personas, 160.000 menos que en abril de 2006.

El mercado laboral de la segunda economía del mundo está dando signos de un creciente dinamismo, como demuestra el ratio de ofertas de trabajo por parado, que ascendió hasta 1,05, lo que significa que en abril hubo 105 ofertas de trabajo por cada cien desempleados. Además, el gasto mensual medio de los hogares japoneses creció en ese mes por cuarto período consecutivo, al repuntar un 1,1 por ciento en términos interanuales y ascender hasta los 316.163 yenes (2600 dólares), de forma paralela al crecimiento del ingreso medio de los asalariados, que se situó en los 472.446 yenes (unos 3900 dólares).

Estos últimos dos indicadores tienen una especial relevancia en Japón, ya que el crecimiento económico del país depende en gran medida del consumo doméstico, que supone algo más del 50 por ciento del PIB nipón. En este sentido, los analistas señalaron que es probable que la pujanza del mercado laboral aliente de forma más rotunda el consumo doméstico y, en consecuencia, anime al conjunto de la economía nipona hasta alejar definitivamente a Japón de la amenaza de la recesión.

En marzo, los datos macroeconómicos del país dejaron un gusto agridulce, porque entremezclaban resultados alentadores en ámbitos como el desempleo y la producción industrial con otros, sobre todo el Indice de Precios al Consumo, que cayó un 0,3 por ciento, avivando los fantasmas de la deflación. Pero en abril, a pesar de que la inflación volvió a caer (0,1 por ciento), el dato no ha levantado incertidumbres, sobre todo porque es sensiblemente inferior al del mes anterior y se sitúa por encima de las expectativas del mercado.



La Bolsa de Shanghai bajo la lupa.

Además, en los últimos días se han publicado otros datos que corroboran la consolidación de la economía japonesa, como el diferencial entre oferta y demanda –continúa dominando esta última por segundo trimestre consecutivo– y el índice de confianza del consumidor –al alza, tras un mes de marzo en negativo–. La única nota discordante fue el dato de ventas del comercio minorista, que cayó un 0,6 por ciento en abril en términos interanuales, lo que supone el séptimo descenso mensual consecutivo, y que está ligado con la caída de las ventas de automóviles, que se contrajo un 6,9 por ciento. Un signo de la confianza del sector privado en la recuperación económica japonesa es el comportamiento de los inversores en la Bolsa de Tokio, con cotizaciones en alza.

La semana pasada, el gobernador del Banco de Japón, Toshihiko Fukui, insinuó que las tasas de interés podrían volver a subir este año, pues “es probable que se prolongue en el largo plazo el crecimiento económico”. Sería la segunda alza del año después de la de febrero, que dejó la tasa en el 0,50 por ciento. En julio de 2006 el Banco de Japón decidió subirlas al 0,25 por ciento, lo que supuso el primer ascenso en seis años. La institución monetaria nipona prevé que la economía crecerá por encima del 2 por ciento en 2007 y 2008. C

BUENA MONEDA

Por Alfredo Zaiat

Matrix energética

La desmesura del lamento de los taxistas porque un par de días no pudieron cargar el baratísimo combustible GNC puede ser material de reflexión para sociólogos interesados en analizar el comportamiento de esa colectividad que, en general, manifiesta escasa tolerancia a la protesta social. También resulta curiosa la exagerada prudencia que le tributa la mayoría de los medios y la temerosa actitud de funcionarios frente a esos empresarios, algunos cuentapropistas y otros con importantes flotas de origen incierto. Con casi 30 personas muertas por el frío, cerca de 50 escuelas sin calefacción en la Capital y el aumento especulativo del 20 por ciento en las garrafas que utilizan los pobres, se presenta como mínimo exagerada la queja por tener que pagar unas monedas más por otro combustible para reemplazar el GNC en jornadas donde el sistema energético funcionó al límite. La restricción en el abastecimiento de GNC permite evaluar, más allá de esos aspectos sociales y culturales, la débil matriz energética que se ha desarrollado en los últimos 20 años con el mercado definiendo el rumbo de esa actividad. Y dentro de ese esquema precisar también la descontrolada matriz gasífera.

La participación del gas en la oferta primaria de energía alcanza al 51 por ciento, seguida por el petróleo con el 38,9 por ciento, según datos de la Secretaría de Energía. La energía hidráulica aporta el 4,7 por ciento, la nuclear el 3,4, el carbón mineral 1,1 por ciento y otros combustibles el restante 1,0 por ciento. De esas cifras se desprende que la Argentina tiene una matriz energética sumamente dependiente de los hidrocarburos en general y del gas natural en particular.

En la distribución del consumo de gas natural, la industria se queda con el 33,6 por ciento, seguida por las usinas de generación de electricidad con el 30,8, luego los hogares con el 23,3, el GNC con el 6,4, los comercios con el 3,5 y otros destinos con el 2,4 por ciento. Estos números elaborados por la Cámara Argentina del Gas Natural Comprimido, en base a información oficial, revelan que la matriz gasífera cruza a todos, desde productores y comerciantes, pasando por las empresas eléctricas, casas de familia y el transporte. En este último sector, el GNC representa el 17 por ciento de la matriz de combustibles. Y de la matriz de GNC, apenas el 4 por ciento del parque convertido representan los taxis, mientras que los particulares concentran el 83 por ciento de los vehículos a gas. A propósito, una información al usuario de GNC: una pequeña palanquita en el tablero permite el funcionamiento del automóvil con gasoil o con nafta, según el motor.

De todos estos datos surgen dos conclusiones contundentes: **1.** El gas es un recurso estratégico en la matriz energética argentina y, por lo tanto, el Estado tiene que definir las reglas de juego. **2.** La restricción de GNC en las estaciones de servicios es un tema menor en el actual cuadro energético.

La recuperación del rol del Estado en la planificación y orientación de la matriz energética y, en particular, en el mercado del gas resulta fundamental si el objetivo es mantener un sendero de crecimiento sostenido. La enajenación de Gas del Estado con la consiguiente lógica del negocio privado estaba en función de un país sin una base industrial relevante, de un modelo basado en explotar al máximo los pozos ya existentes con destino a la exportación, y de un mercado interno reducido y de consumo concentrado en los sectores de medio y alto poder adquisitivo. Cuando la economía comienza a crecer a tasas elevadas y continúa a ese ritmo ese modelo entra en crisis porque no puede dar respuestas, puesto que las que tiene son para otro. No está preparado para dar gas para todos: para el transporte (de pasajeros y de carga), para calefaccionar hogares (por red y con garrafas), para las industrias y comercios y para las centrales térmicas (generación de electricidad).

Como en casi todas las intervenciones del Gobierno en la renegociación de condiciones con las privatizadas, los avances quedan a mitad de camino hasta que estalla una crisis que no permite el retorno y reformula aspectos más relevantes de un modelo agotado. Aparece, entonces, como insuficiente la injerencia estatal en la realización de inversiones mediante controvertidos fideicomisos para gasoductos o subsidios para trenes. Con los trenes se presentó un proyecto para intentar cambios sustanciales; con el mercado energético, en cambio, no ha habido hasta el momento respuestas en esa dirección.

No existe una crisis energética. La crisis es la del modelo privatizador de la energía que provoca fuertes restricciones de abastecimiento. Los economistas Félix Herrero y Diego Mansilla, integrantes del Grupo Moreno, precisaron esa idea en el documento *La renta petrolera y los problemas energéticos de la Argentina*, al señalar que "lo que está en crisis es el modelo privatizador que, en lugar de conducirnos, como lo habían prometido sus impulsores, a una economía energética moderna de tipo tecnológico postindustrial y postservicios, nos ha retrotraído a una economía primaria". Apuntan que "cuando no llueve no hay electricidad en los embalses, cuando hace frío no tenemos gas natural, cuando hay cosecha no alcanza el gasoil, cuando aprieta el calor hay cortes de energía eléctrica".



Guadalupe Lombardo

La tecnocracia energética, ideóloga y ejecutora de ese modelo, concentra la crítica en el Gobierno, apuntando a la imprevisión y a la falta de coraje político por no aumentar tarifas. En realidad, la debilidad de la actual administración no se encuentra en esas críticas interesadas, sino en la de haberse limitado a maquillar el modelo energético de control privado de recursos estratégicos. Herrero y Mansilla explican que "la crisis obedece a la falta de inversión, a la carencia de exploración, a la falta de nuevas destilerías y de ampliación de las existentes". Se preguntan: ¿cómo se logra la inversión en un sistema donde la decisión de hacerlo no está en el Estado concedente sino en la empresa concesionaria, en función de sus utilidades y remesas? Y se responden: "es preciso recuperar la renta petrolera y con ella llevar a cabo las inversiones, dentro de una política de largo plazo".

La desregulación energética ha fracasado no sólo en Argentina, sino en otros países que la aplicaron. Los apagones de 2001 en California y la estafa escandalosa de Enron fueron la muestra en Estados Unidos. En Rusia se volvió a nacionalizar el crudo, en Venezuela se recupera la renta petrolera y en Bolivia se renacionalizan el petróleo y el gas. Aquí, en cambio, junto a la política del parche a un sistema operando al máximo, lo relevante pasa por la especulación sobre qué grupo privado se quedará con un cuarto de la filial argentina de la española Repsol-YPF. C

EL BAUL DE MANUEL **Por M. Fernández López**

Un 3 de junio

Ambos padres de la patria coincidieron al momento de fijar normas para el comercio exterior, que consolidasen la independencia política recién proclamada y evitasen fugas de metálico en compras innecesarias. Primero fue Belgrano, desde las páginas del *Correo de Comercio*, a poco más de tres meses del 25 de Mayo de 1810. Después fue San Martín, quien, luego de proclamar la independencia del Perú, el 28 de septiembre de 1821 dictó el Reglamento Provisional de Comercio, que declaraba libre el comercio interior y fijaba fuertes aranceles para las mercancías importadas, en especial aquellas cuya introducción compitiese con la industria peruana. Hoy celebramos el aniversario del nacimiento del primero, y nos limitamos a recordar la formación de su pensamiento económico. Nacido un 3 de junio de 1770, en el hogar de Domingo Belgrano Peri, italiano, el más poderoso comerciante del Río de la Plata, a los dieciséis años llegó a España para estudiar Derecho, lo que cumplió en la universidad de Salamanca. A dos años y medio estalló la Revolución Francesa y nació en él la vocación de estudiar Economía, materia que no se enseñaba ni en Salamanca ni en ninguna otra universidad española. El profesor Ramón de Salas fundó en Salamanca una universidad, en la que un grupo de estudiantes, bajo su dirección, se reunía una vez por semana para estudiar economía. Así recorrieron las *Lecciones de Comercio*, de Genovesi, traducidas por Salas y comentadas por él en un sentido crítico de la aristocracia y el clero españoles (una versión alternativa a la traducción de Villava, publicada en 1785 para la cátedra de Normante en Zaragoza). Belgrano se dedicó intensamente a estos estudios y no tardó en ser electo presidente de dicha Academia. En 1793, ya recibido, "las ideas de Economía Política cundían en España con furor". Acaso por ello fue designado secretario perpetuo del recién creado Consulado de Buenos Aires. Hizo la única traducción completa de *Máximas Generales de un Gobierno Agricultor*, de Quesnay, dio a la prensa en Madrid en 1794. Instalado en Buenos Aires, el 15 de junio de 1795 leyó su primera memoria en el Consulado de dicha ciudad, cuyo contenido revela la diversidad de doctrinas económicas que tenía en cuenta. En modo alguno adhería sin restricciones al ideario fisiócrata y su pensamiento se matizaba con autores del iluminismo napolitano y de la ilustración española. C

La literatura económica de Nápoles y España era la propia de países que emergen de un pasado colonial o decadente, y que procuran superar tal condición mediante un uso eficiente de sus recursos naturales y la educación de su acervo humano. Tal enfoque requiere una visión de conjunto de los sectores productivos, como proponía Filangieri, y no una restringida a la agricultura, como en las obras de Quesnay. Propone insertar al propio país en la economía mundial (deseaba "que formásemos una de las naciones del mundo", escribe Belgrano), pero no como colonia –como proveedor de materia prima–, sino como nación soberana, que decide qué exportar y qué importar. Permitir la importación de mercancías que compiten con las producciones locales e impiden su crecimiento es un error político, que deja sin empleo las manos del país y sin oportunidad de inversión a los capitales nacionales. Y escribe: "la importación de mercancías que impiden el consumo de las del país, o que perjudican al progreso de sus manufacturas y de su cultivo, lleva tras sí necesariamente la ruina de una nación". Abrir las puertas a las manufacturas extranjeras, como Belgrano mismo propuso en 1809 ("franquear el comercio a los ingleses en la costa del Río de la Plata") había sido un ardid, para "dar el primer golpe a la autoridad española". Pero en un régimen de soberanía política, el país debe procurar la transformación de su propia materia prima. Belgrano escribe: "El modo más ventajoso de exportar las producciones superfluas de la tierra es ponerlas antes en obra, o manufacturarlas". Recíprocamente, la importación de materia en bruto, y su industrialización en el país, rinde más que hacerlo como manufactura. Belgrano dice: "La importación de las materias extranjeras para emplearse en manufacturas, en lugar de sacarlas manufacturadas de sus países, ahorra mucho dinero y proporciona la ventaja que produce a las manos que se emplean en darles una nueva forma". Estas ideas no eran originales de Belgrano. Las hallamos en Arteta de Monteseguro y en Genovesi, quien a su vez las tomó de autores precedentes. Son "principios que los ingleses, el pueblo más sabio en el comercio, proponen en sus libros para juzgar de la utilidad o de la desventaja de las operaciones de comercio", escribe Belgrano. Suponen el estudio de la Economía Política, y la selección de los capítulos más útiles al propio país. C